

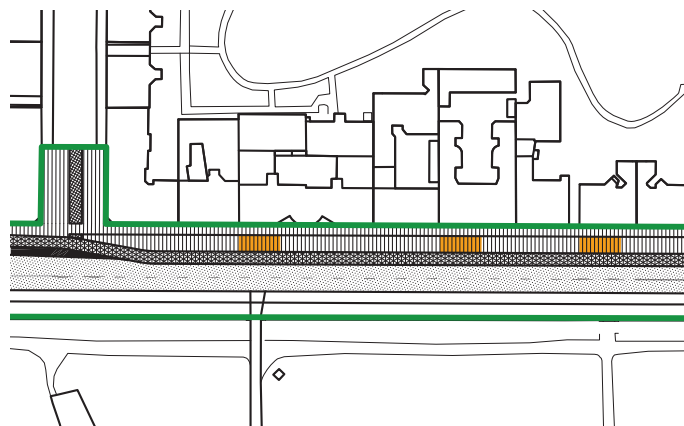
PROJEKTFORSLAG

**N Ø R R E B R O G A D E**

F Ø R S T E E T A P E

**3. AUGUST 2009**

K Ø B E N H A V N S K O M M U N E





## **— INDHOLD**

|           |                |          |
|-----------|----------------|----------|
| <b>01</b> | BAGGRUND       | <b>4</b> |
| <b>02</b> | VIRKEMIDLER    | <b>6</b> |
| <b>03</b> | DELSTRÆKNINGER | <b>8</b> |

# 01

## BAGGRUND

Hovedformålet med Nørrebrogadeprojektet er forbedring af busfremkommelighed, forbedrede forhold for cyklende samt at styrke bylivet ved at skabe bedre byrum.

Nørrebrogade er en unik hande­lsgade i København med sit sprudlende og mangfoldige byliv og sine mange tusinde daglige trafikanter, der bevæger sig gennem gaden primært på cykel til fods og i bus.

Projektet tegner konturen af en ny strategi og en nyindretning af byens vigtige gader. Det er væsentligt at fastholde Nørrebrogade som kvarterets hovedstreng og fastholde den dynamik og alsidighed og det handelsliv som karakteriserer gaden. Derfor er der fortsat rig mulighed for kørende trafik på gaden, samtidig med at opholdsarealer og arealer for 'bløde' trafikanter øges.

Projektet er udviklet i en proces med en vekselvirkning mellem teknikergupper, interessenter, styregruppe og projektgruppe samt dialog med borgere ved borgermøder, workshops og direkte kontakt med borgere mv. På den baggrund tilgodeser projektets forskelligrettede interesser, men rummer derved også afvejninger mellem interessegrupper, æstetiske og tekniske og økonomiske muligheder.

Som resultat af denne proces, og ikke mindst dialogen med borgere og interessegrupper, er der lagt vægt på at Nørrebrogade får et grønt islæt, at den mangfoldige og ligefremme karakter fastholdes og at opholdsmulighederne bliver bedst mulige.

I marts 2008 rapporteredes arbejdet med at udvikle en helhedsplan for Nørrebrogade. Rapporten beskriver og illustrerer 3 løsningsmodeller. Model 1 med en relativ traditionel gadeudformning. Model 2 med delvis ensretning af biltrafikken. Og model 3 hvor busser og cykler deler samme areal.

Med udgangspunkt i disse tre principielle løsningsmodeller er der udarbejdet en fjerde model for en helhedsplan, der er baseret på model 1 med den traditionelle separering af fodgænger-, cykel- og biltrafik, og som i videst mulig udstrækning kombineres med elementer fra model 3, herunder en væsentlig begrænsning af biltrafikken og øgede arealer til gang- og cykeltrafik.

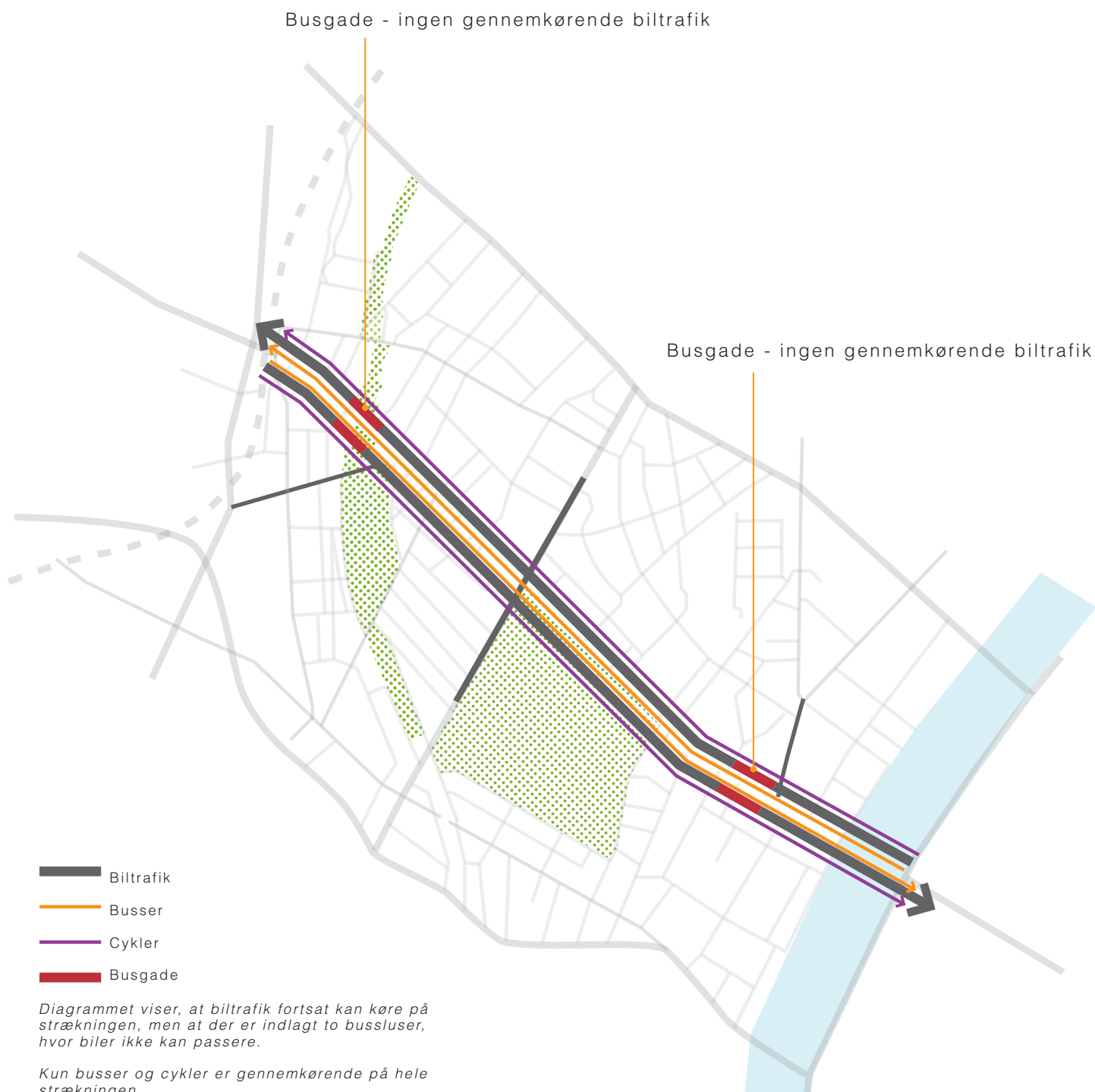
Formålet med en ny model 4 er fortsat, at fodgængere, cyklister og bustrafik opnår en mærkbar forbedret fremkommelighed, samtidig med, at der opnås kvalitative forbedringer af byrummet, og uden at det går ud over trafiksikkerheden.

Der er gennemført et forsøgsprojekt for første etape af model 4. Forsøgsprojektet er blevet evalueret, og justeringer er på den baggrund indarbejdet i det her foreliggende projekt.

Endelig er der gennemført en særskilt dialog med borgergrupper under forsøgsprojektet.

Denne rapport beskriver og illustrerer første etape af helhedsplanen baseret på model 4, og de justeringer som er besluttet efter evaluering af forsøgsprojektet. Projektet er bragt frem til projektforslagsniveau.

## TRAFIKDIAGRAM FOR HELHEDSPLANEN



Diagrammet viser, at biltrafik fortsat kan køre på strækningen, men at der er indlagt to busluser, hvor biler ikke kan passere.

Kun busser og cykler er gennemkørende på hele strækningen.

Ærindetraffic anvender sideveje som til- og fra-kørselsveje

# 02

## VIRKEMIDLER

Begrænsning af biltrafikken sker ved at hindre gennemkørende trafik på Nørrebrogade mellem søerne og Nørrebro Station. Hindringerne for den gennemkørende biltrafik placeres således, at alle mål på og langs Nørrebrogade kan nås med kørsel på de større sidegader og med kørsel på kortere strækninger ad Nørrebrogade. Bus- og cykeltrafik hindres naturligvis ikke i at køre ad hele Nørrebrogade.

Som princip opretholdes der cykelstier i begge sider på hele Nørrebrogade, og som hovedprincip uden afkorting ved diverse kryds.

Som supplement hertil indføres der en generel hastighedsbegrænsning til 40 km/t, som sikrer at der fastholdes et lavt hastighedsniveau, selv om der bliver mindre trængsel på kørebanen, således at bilernes barriere virkning begrænses, at det er lettere og sikrere for cyklister og fodgængere at krydse vejen.

De nævnte ændringer sker alene på de delstrækninger, der er omfattet af etape 1.

### VIRKEMIDLER TIL BEGRÆNSNING AF BILTRAFIKKEN

- **Generel indsnævring af kørebanen til én kørebane i hver retning.** Dette forudsætter, at der er stopforbud overalt på Nørrebrogade døgnet rundt, og at der på anden vis skal sikres arealer til afsætning af varer o.l. andre steder - primært i sidegaderne.
- **Begrænsning af kanalisering (antal svingbaner) i krydsene.** Dette reducerer fremkommeligheden for biltrafikken og øger forsinkelserne, hvilket formentlig sammen med den relativt snævre kørebane og de begrænsede overhalingsmuligheder, medfører at trafik, der ikke har et absolut behov for at køre på strækningen, søger andre ruter.
- **Etablering af korte strækninger med busgader,** som reelt medfører forbud mod at køre gennem strækningen, uden en helt speciel tilladelse.
- **Restriktioner på svingning i udvalgte kryds,** som understøtter den ønskede trafikdæmpning. Som eksempel på sidstnævnte kan nævnes svingrestriktioner fra Søgaderne mod Dronning Louises Bro, der forventes at reducere trafikbelastningen mod Nørrebrogade markant.
- **Hastighedsreduktion til 40 km/t** for at mindske barriere virkningen og forbedre sikkerheden.

Forbedring af byrummene sker ved at udnytte de overskydende arealer, der fremkommer når kørebanernes bredde reduceres til et minimum. Dette betyder, at fodgængerarealer eller cykelstier flere steder kan udvides markant.

På de fleste af sidegadetilslutningerne, der ikke er lyssignalreguleret, sker der en opgradering, som betyder at der kan etableres zoner til ophold vareaflysning m.v. i sidegaderne.

Sidegadetilslutningerne skal ses som 'pusterum', hvor man kan trække sig tilbage fra den travle gade.

#### DE BYRUMSMÆSSIGE VIRKEMIDLER OMFATTER GENERELT:

- Etablering af bredere fortove og større opholdsarealer
- Etablering af flekszone langs Assistens Kirkegård, som kan anvendes til flere formel.
- Udnyttelse af sidegadetilslutninger – primært ved gader med ringe trafik - til ophold, vareaflysning m.v.
- Opgradering af indretning, f.eks med nye belægninger, på strategiske udvalgte steder.
- Tilførelse af nyt gadeinventar, cykelstativer, siddemuligheder, beplantning, o.l.

# 03

## DELSTRÆKNINGER

I nærværende projektforslag behandles følgende delstrækninger, som udgør første etape:

### **Aksel Larsens Plads**

- Busgade

### **Strækningen langs Assistens Kirkegård**

- Udvidelse af fodgængerarealer

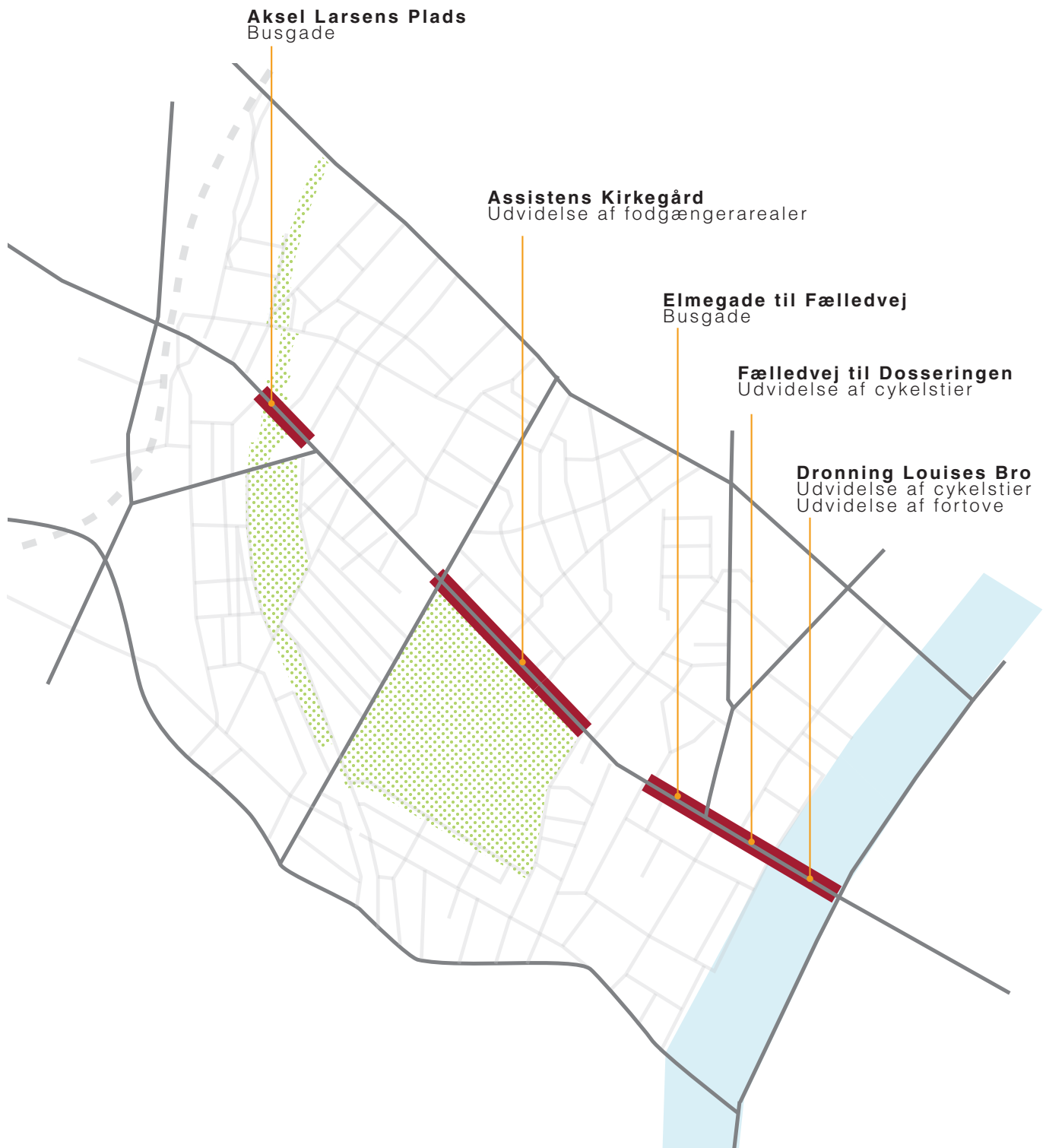
### **Strækningen Elmegade til Søtorvet**

- Busgade
- Udvidelse af cykelstier
- Brede cykelstier
- Udvidelse af fortove

På de følgende sider vil principper og udformning af de enkelte strækninger blive gennemgået.

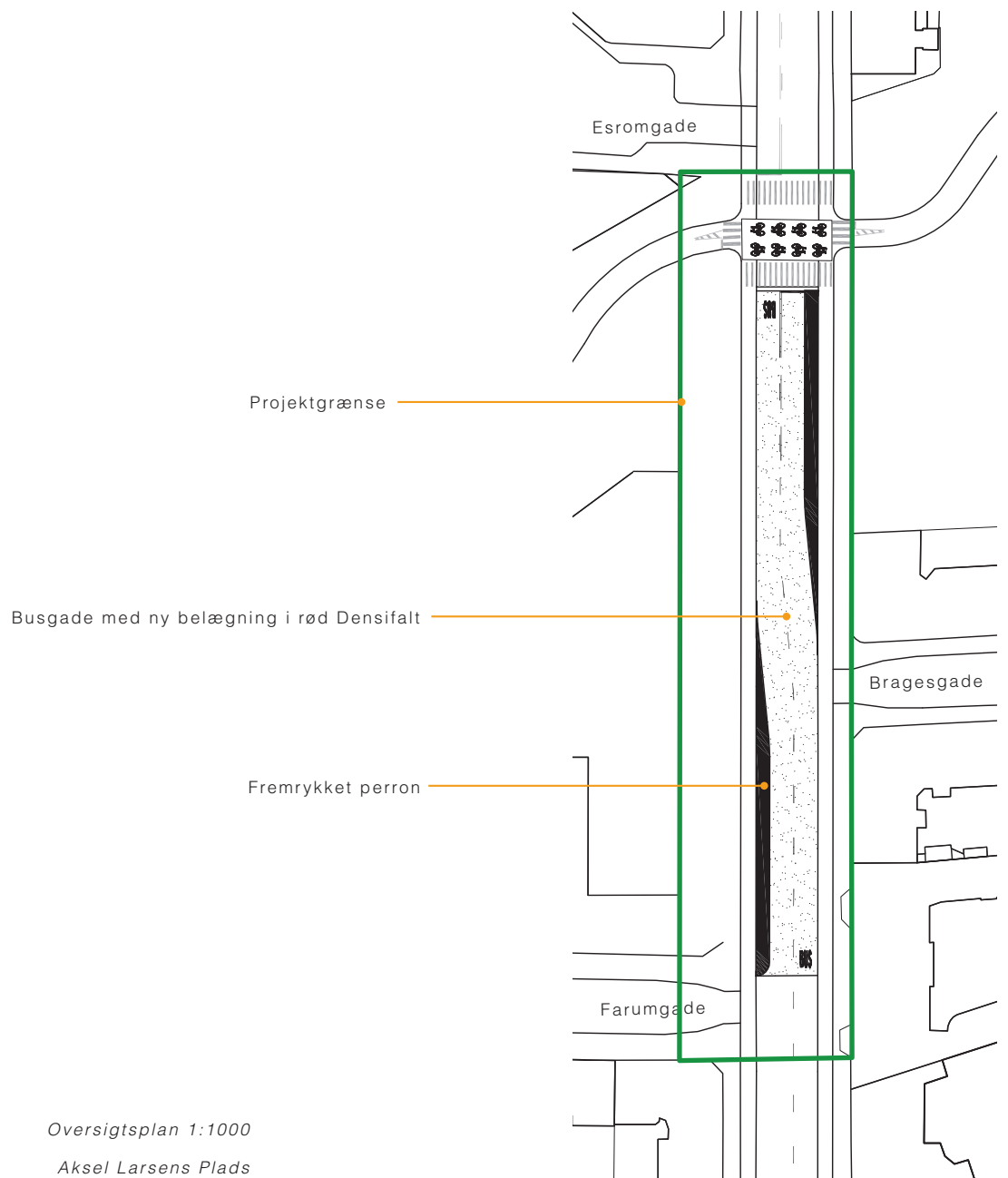


## FØRSTE ETAPE



Diagrammet viser de strækninger af Nørrebrogade som første etape omfatter

DELSTRÆKNINGER  
**AKSEL LARSENS PLADS**  
- busgade



Oversigtsplan 1:1000

Aksel Larsens Plads

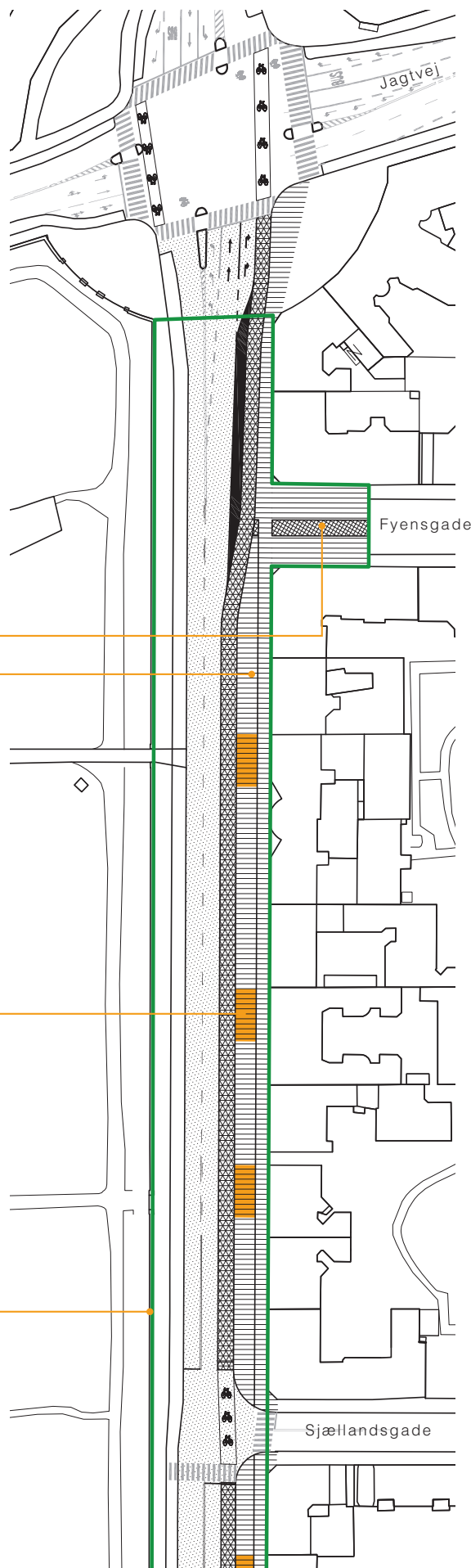
(Skraverede/ratede felter udgør arealer der omlægges)

DELSTRÆKNINGER  
**ASSISTENS KIRKEGÅRD**  
- udvidelse af fodgængerarealer

Overkørsel til sidegade  
Flekszone til gadevarer  
og andre private tiltag

Flekszone med plads til  
offentligt gadeinventar

Projektgrænse



Oversigtsplan 1:1000  
Assistens Kirkegården

(Skraverede/rastede felter udgør arealer der omlægges)

# DELSTRÆKNINGER

## ASSISTENS KIRKEGÅRD

### - udvidelse af fodgængerarealer

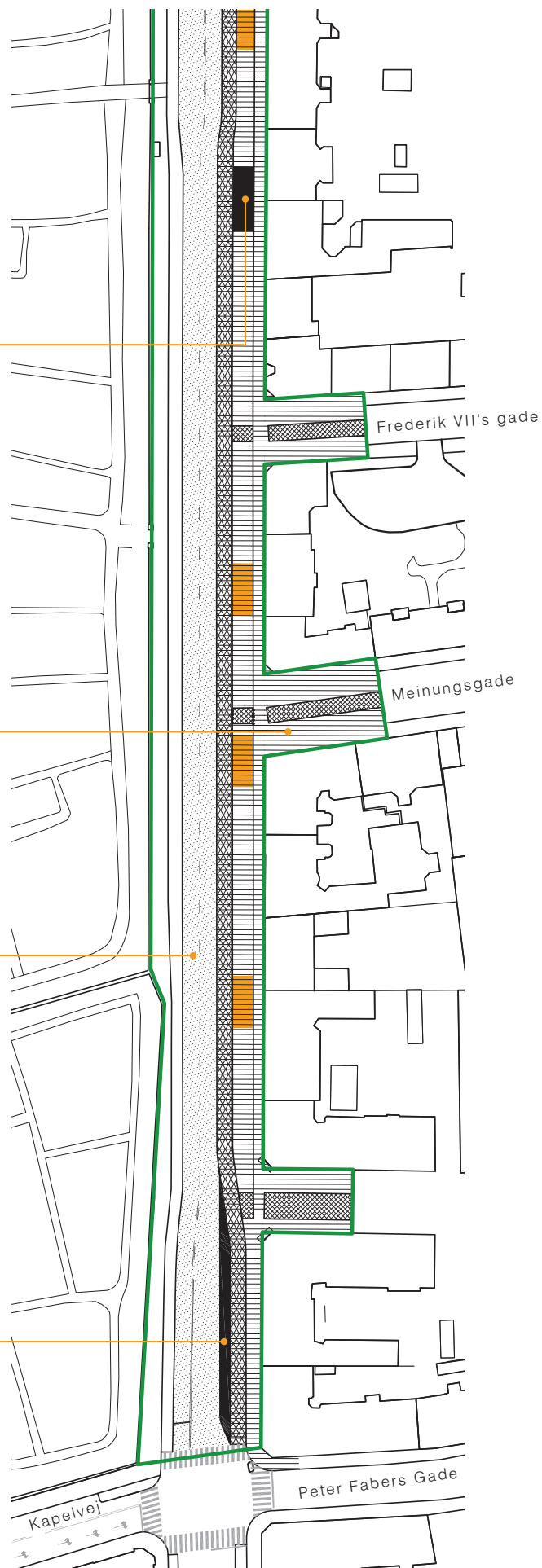
Busstoppested uden fremrykket perron men med stoppestedsinventar i flekszonen

Opgradering af sidegade med areal til cykel-p, ophold og vareafløsning

Kørebane i minimumsbredde 2 x 3,25 m

Fremrykket perron og udvidelse af kørebane

Oversigtsplan 1:1000  
Assistens Kirkegården



## DELSTRÆKNINGER FLEKSZONE ILLUSTRATIONER



Eksempel med rygvendte bænke og cykelopstilling med grønne espalier



Eksempel med københavner bænke vendt mod hinanden og cykelopstilling med grønne espalier

(Skraverede/rastede felter udgør arealer der omlægges)

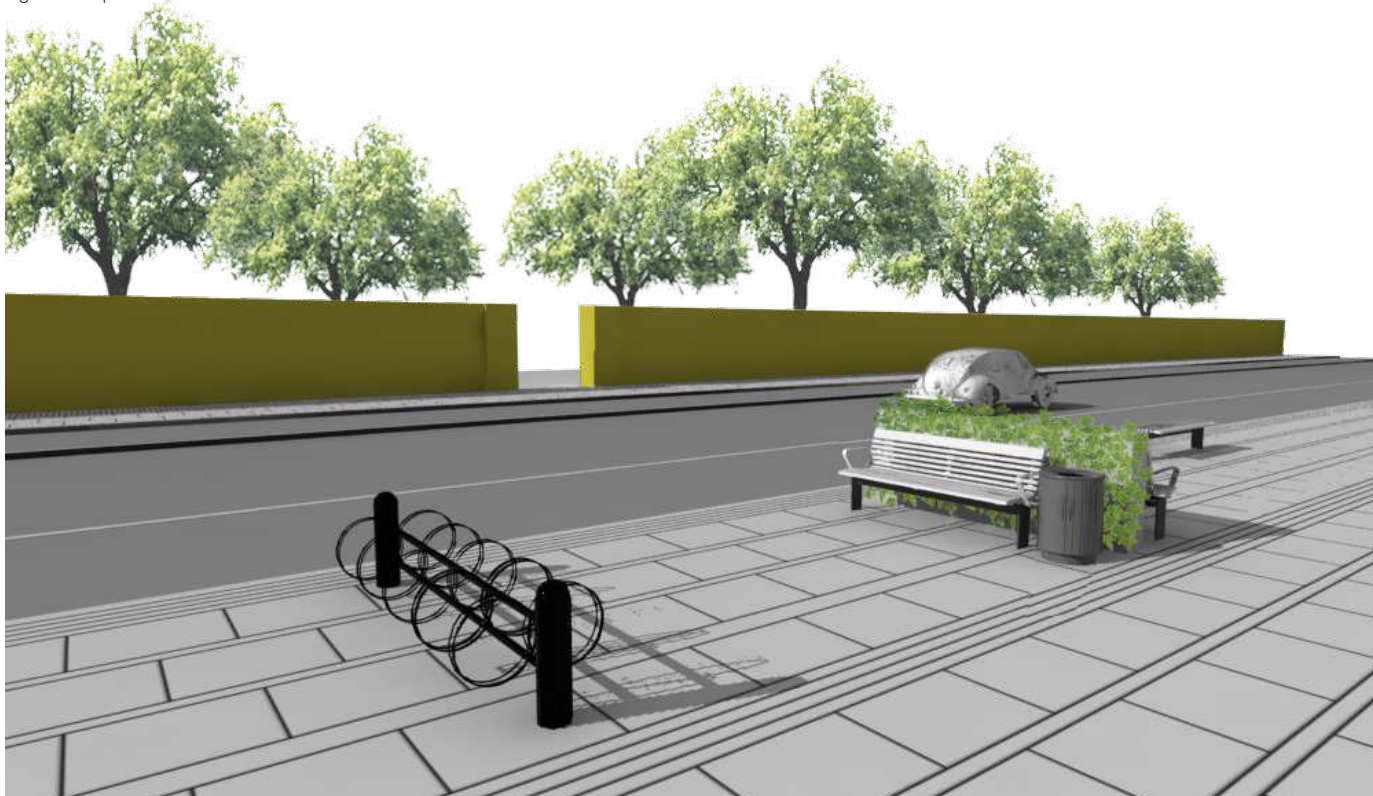


## DELSTRÆKNINGER

### FLEKSZONE ILLUSTRATIONER

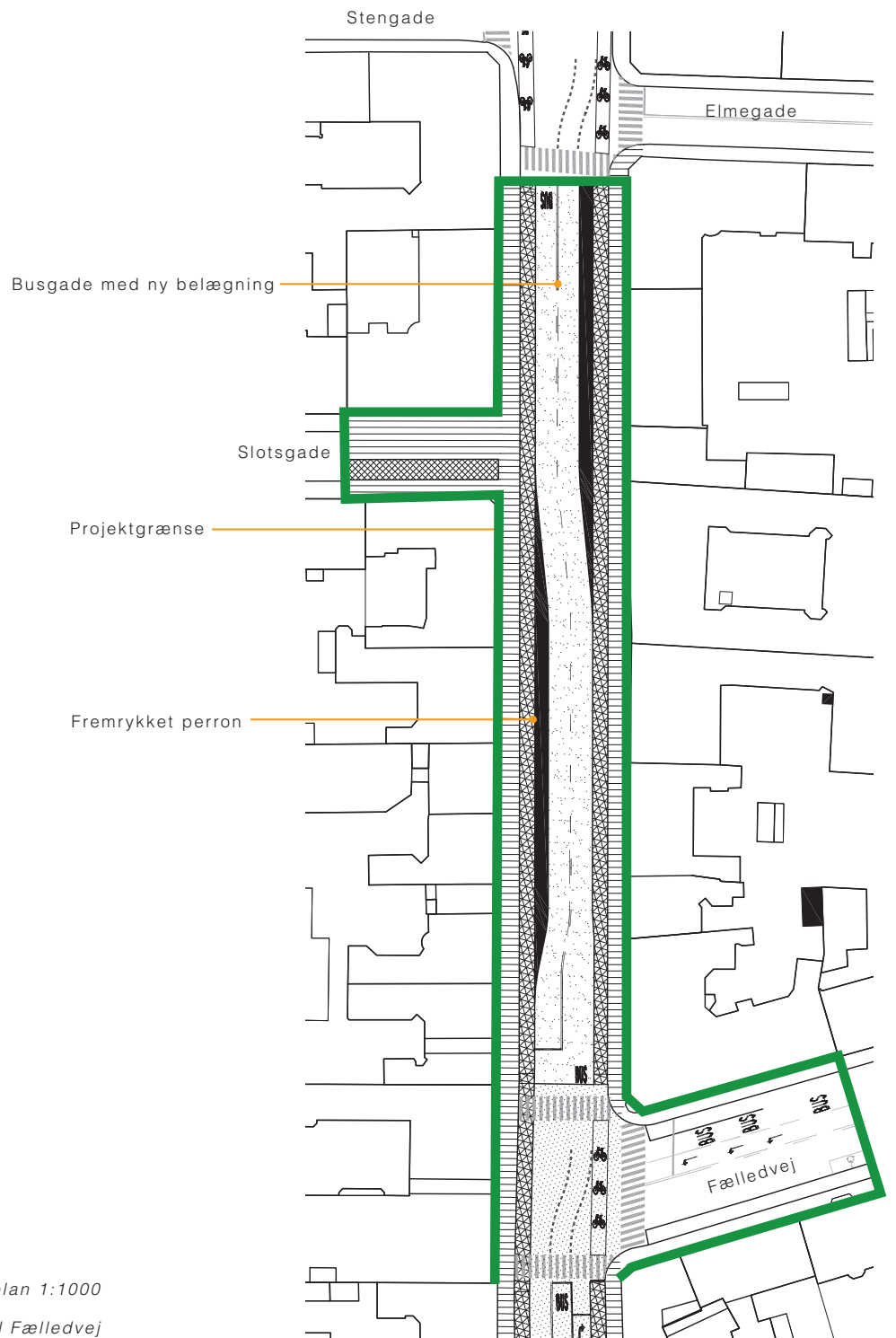


Eksempel med bænke opstillet med ryggen mod hinanden og lav espalier imellem.



Eksempel med bænke opstillet med ryggen mod hinanden, forskudt og med enkelt plint

DELSTRÆKNINGER  
**ELMEGADE TIL FÆLLEDVEJ**  
- busgade



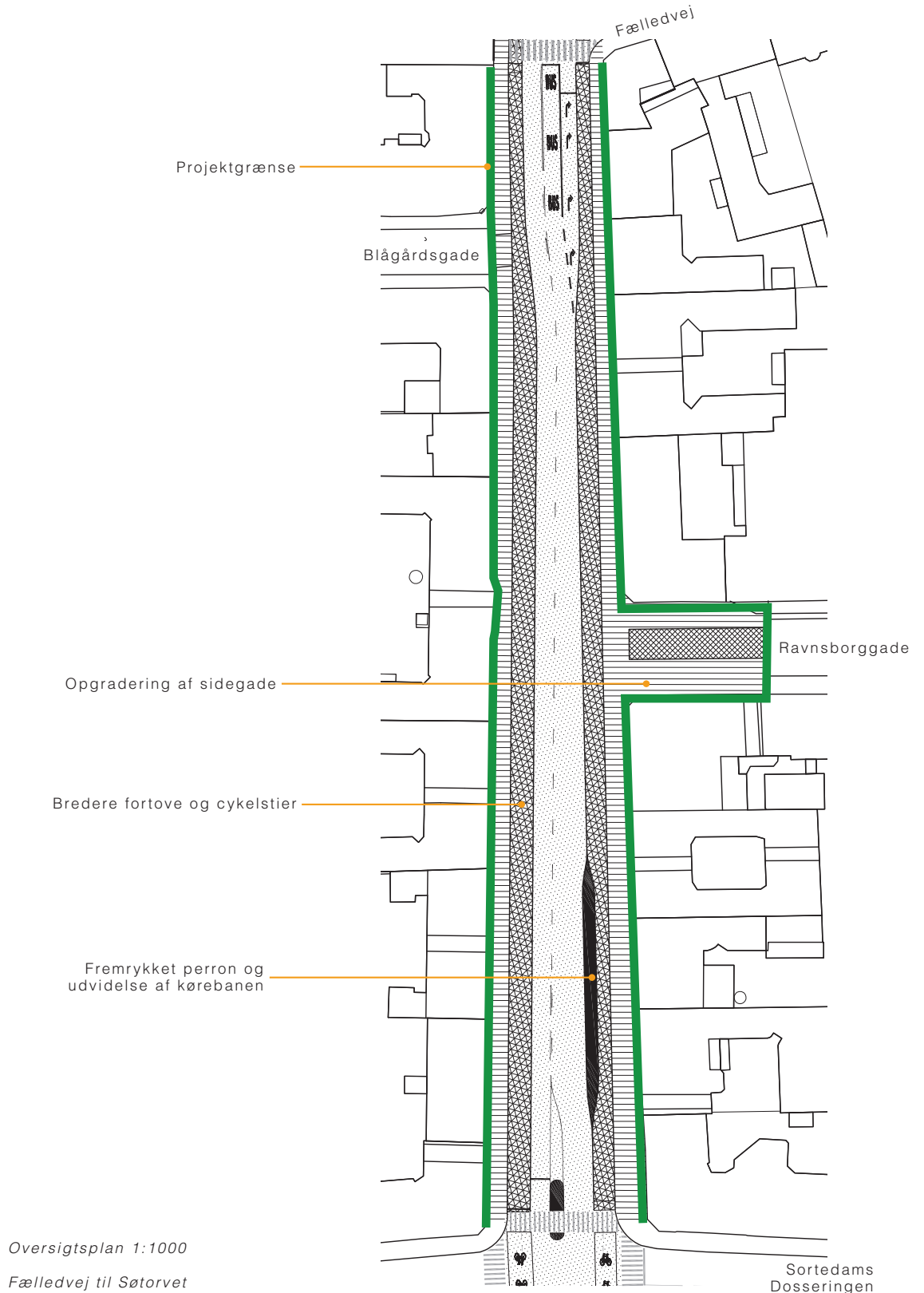
Oversigtsplan 1:1000  
Elmegade til Fælledvej

(Skraverede felter udgør arealer der omlægges)

## DELSTRÆKNINGER

# FÆLLEDVEJ TIL DOSSERINGEN

- udvidelse af cykelstier



Oversigtsplan 1:1000

Fælledvej til Søtorvet

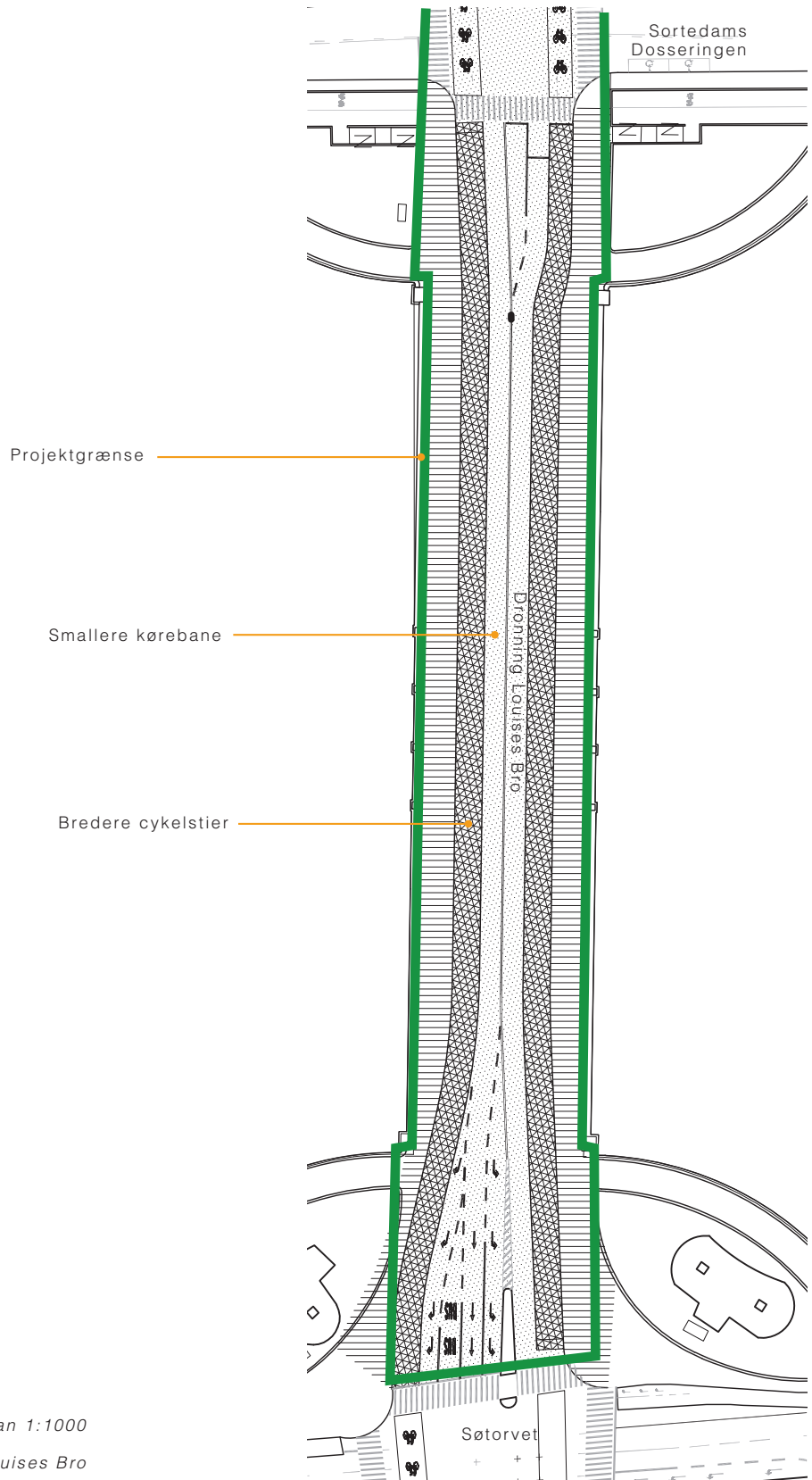
(Skraverede/rastede felter udgør arealer der omlægges)



## DELSTRÆKNINGER

# DRONNING LOUISES BRO

- udvidelse af cykelstier og fortov



Oversigtsplan 1:1000

Dronning Louises Bro

(Skraverede felter udgør arealer der omlægges)

# DELSTRÆKNINGER

## LÆSSEZONE



*Sidegadetilslutning med aflæsningszone, cykelparkering og ophold*





## **Københavns Kommune**

Rapporten er  
udarbejdet for  
Københavns Kommune af:

# **COWI**

